

MA2013-4

# 船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成25年4月26日

## **(東京事案)**

- 1 貨物船 BEAGLE VII 衝突 (護岸)
- 2 ケミカルタンカー第二旭豊丸乗組員死亡
- 3 漁船第十八漁榮丸沈没

## **(地方事務所事案)**

### **函館事務所**

- 4 漁船第二十八七福丸衝突 (消波ブロック)
- 5 漁船第五十八伊勢丸漁船第三十八福井丸衝突
- 6 漁船第三十八三喜丸乗組員死亡
- 7 漁船鵲鵠丸転覆

### **仙台事務所**

- |                       |
|-----------------------|
| 8 漁船第八兼神丸漁船第二成進丸乗組員負傷 |
|-----------------------|
- 9 漁船千歳丸漁船昇豊丸衝突
  - 10 貨物船 POLARIS MELODY 衝突 (防波堤)
  - 11 漁船栄幸丸漁船進栄丸衝突
  - 12 遊覧船ふえにつくす乗組員負傷

### **横浜事務所**

- 13 交通船第十八ふろばん丸衝突 (消波ブロック)
- 14 自動車運搬船 PLEIADES LEADER 貨物船 SUN HAPPINESS 衝突
- 15 漁船十八号清龍丸乗組員負傷
- 16 漁船成神丸転覆
- 17 巡視船いすず漁船和栄丸転覆
- 18 砂利運搬船第八十八さだ丸乗揚
- 19 漁船第二森仁丸乗組員死亡

### **神戸事務所**

- 20 漁船第三十五旭光丸乗組員死亡
- 21 プレジャーボート吉川丸転覆
- 22 漁船第八幸栄丸乗揚
- 23 漁船第二十六清栄丸漁船第三北進丸衝突
- 24 漁船茂寿丸遊漁船第五和丸衝突
- 25 漁船海昭丸手漕ぎボート (船名なし) 衝突
- 26 旅客フェリーフェリーきょうと2漁船天神丸漁船天神丸漁船藤丸衝突 (漁具)
- 27 遊漁船戎丸衝突 (橋脚)
- 28 引船布引丸衝突 (ドルフィン)
- 29 砂利運搬船第八ながと丸乗揚

- 30 砂利運搬船大豊丸衝突（灯浮標）
- 31 砂利運搬船第十八榮福丸乗揚
- 32 漁船新盛丸乗組員死亡
- 33 漁船光進丸モーターボートRAINBOW衝突
- 34 水上オートバイM・MAX水上オートバイ林虎琉衝突
- 35 漁船幸力丸乗揚
- 36 漁船蛭子丸衝突（ドルフィン）
- 37 ケミカルタンカー愛和丸浸水

### **広島事務所**

- 38 プレジャーボートSEVEN STAR衝突（定置網）
- 39 引船まさふじ台船宝珠乗揚
- 40 旅客船ニューのしま乗揚
- 41 救急艇せとのあかり衝突（のり養殖施設）
- 42 押船第三末広丸台船502号作業員死亡
- 43 貨物船第八浪花丸火災
- 44 貨物船PANDORA 乗揚
- 45 貨物船寿山丸のり養殖施設損傷
- 46 液体化学薬品ばら積船第八幸福丸乗揚
- 47 プレジャーボートスカイブルー1号乗揚

### **門司事務所**

- 48 貨物船CABRERA 漁船久宝丸衝突（錨索）
- 49 貨物船CABRERA 引船春風乗組員負傷
- 50 貨物船誠宝丸漁船一福丸衝突
- 51 貨物船兼砂利石材運搬船吉福善丸乗揚
- 52 旅客船蓋井丸漁船桃歳丸衝突
- 53 漁船祐神丸プレジャーモーターボートあおい丸衝突
- 54 プレジャーボート海遊号転覆
- 55 押船第十八昇竜丸起重機船第十八海生号衝突（岸壁）
- 56 旅客船兼自動車渡船MASAGENA 浸水
- 57 漁船第二十五大黒丸火災
- 58 漁船栄光丸火災
- 59 貨物船進宝丸漁船光宝丸衝突
- 60 貨物船TY ANGEL 衝突（灯浮標）
- 61 プレジャーボートESPRIT プレジャーボートMASTER 衝突
- 62 漁船第三祐福丸乗揚

63 漁船第二十二仁洋丸乗組員死亡

**長崎事務所**

64 漁船第三国宝丸漁船第二大徳丸衝突

65 貨物フェリーシーカーゴ五島漁船かな丸衝突

66 漁船第十一福宝丸乗組員負傷

67 モーターボート優釣丸転覆

68 ミニボート（船名なし）操縦者死亡

69 油送船第十一月丸漁船新生丸衝突

**那覇事務所**

70 押船第八なぎさ丸転覆

71 水中観光船ガラスボート遊泳者負傷

72 ダイビング船 happy 浸水

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会  
委 員 長 後 藤 昇 弘

## 《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
  - ・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
  - ・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
  - ・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
  - ・・・「可能性が考えられる」
  - ・・・「可能性があると考えられる」

## 8 漁船第八兼神丸漁船第二成進丸乗組員負傷

# 船舶事故調査報告書

平成25年3月14日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 庄 司 邦 昭  
 委 員 根 本 美 奈

|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類                                                             | 乗組員負傷                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 発生日時                                                             | 平成23年11月12日 09時10分ごろ                                                                                                                                                                                                                                             |
| 発生場所                                                             | 青森県八戸市八戸港北方沖<br>八戸市所在の鮫角灯台から真方位337° 7.6海里付近<br>（概位 北緯40° 39.4′ 東経141° 30.7′）                                                                                                                                                                                     |
| 事故調査の経過                                                          | 平成23年11月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。                                                                                                                                                                                        |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 第八兼 <sup>けんしん</sup> 神丸、19トン<br>AM2-6419（漁船登録番号）、株式会社大山漁業及び個人所有<br>17.97m（Lr）×4.13m×1.80m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和61年10月15日<br>B 漁船 第二成 <sup>せいしん</sup> 進丸、19トン<br>AM2-6402（漁船登録番号）、株式会社大山漁業<br>17.96m（Lr）×5.25m×2.00m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成3年6月18日 |
| 乗組員等に関する情報                                                       | A 船長A 男性 60歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成元年5月24日<br>免許証交付日 平成20年6月9日<br>（平成26年5月23日まで有効）<br>B 船長B 男性 43歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成20年4月18日<br>免許証交付日 平成20年4月18日<br>（平成25年4月17日まで有効）<br>甲板員B 男性 62歳                                                       |
| 死傷者等                                                             | A なし<br>B 重傷 1人（甲板員B）                                                                                                                                                                                                                                            |
| 損傷                                                               | A デリックブーム折損                                                                                                                                                                                                                                                      |

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | B なし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 事故の経過  | <p>A 船（運搬船）は、船長Aほか3人が乗り組み、B 船（網船）は、船長B 及び甲板員Bほか5人が乗り組み、八戸港北方沖においてまき網漁を行い、2 回目の揚網を始めた。</p> <p>B 船は、漁獲物の入った海面付近にあるまき網を挟んで別の網船と同方向に並び、A 船は、B 船の船尾に右舷船首を、別の網船の船尾に右舷船尾をそれぞれ着け、漁獲物を魚倉に入れる作業を開始した。</p> <p>A 船は、船体中心線に立てたデリックブーム（以下「ブーム」という。）の頂部から右舷方に下ろした漁獲物をすくう網（以下「本件網」という。）をまき網の中に入れ、漁獲物の入った本件網を吊り上げたところ、平成23年11月12日09時10分ごろ、ブームの頂部から約6mの部分が右舷方に折損し、B 船の右舷船尾の甲板上で待機していた甲板員Bの左腕に当たった。</p> <p>B 船は、揚網作業を中止し、船長Bが電話で救急車を要請するとともに、海上保安部等に通報を行い、10時15分ごろ八戸港に帰港した。</p> <p>甲板員Bは、救急車により病院へ搬送され、左前腕骨折と診断された。</p>                                                                      |
| 気象・海象  | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約1.9m/s</p> <p>海象：海上 平穏</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| その他の事項 | <p>A 船は、平成23年7月ごろ他県から中古で購入され、10月6日に漁船登録が行われたのち、5～6回出漁していた。</p> <p>A 船は、2 回目の揚網作業では、本事故までに本件網を約10回上げ下ろしてA 船の甲板上に漁獲物を下ろしていた。</p> <p>本件網は、三角状をした網で幅約3.5mであり、底辺部分をA 船の右舷側から巻き揚げて頂部をデリック装置で吊り上げており、本事故時、網を沈めるための重りを付け、500～600kgの漁獲物が入っていた。</p> <p>A 船は、船首部にデリック装置を装備し、ブームを左右に振って本件網を吊り上げると船体が傾斜するので、ブームを船体中心線に立てて、ブーム頂部から右舷又は左舷方斜め下にある本件網の頂部を吊り上げていた。</p> <p>ブームは、呼び径100mm 長さ約12mの鋼管に上下左右の補強板を溶接した構造であり、ブームの頂部に取り付けた滑車3個を使用していた。</p> <p>船長Aは、前船舶所有者からデリック装置は約3tまで引き揚げられると聞いていたが、デリック装置には取扱説明書や図面がなかった。</p> <p>修理業者は、本事故後、ブームを点検したところ、折損部付近には、さびや亀裂を認めなかったものの、ブームが薄肉の配管用鋼管を</p> |

|                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                            | <p>使って作られていたことを確認し、約２倍の肉厚がある圧力配管用鋼管を使って作り直した。</p> <p>甲板員Ｂは、平成２３年９月ごろからＢ船に乗船し、以前はいか釣り船の経験が２４～２５年であり、健康状態は良好であった。</p> <p>甲板員Ｂは、本事故時、長靴、合羽、ヘルメット及び救命胴衣を着用し、Ｂ船右舷船尾のサイドローラの上に左腕を置き、まき網を巻き上げる指示を待っていた。</p>                                                                                                  |
| <b>分析</b><br>乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象の関与<br>判明した事項の解析 | <p>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、八戸港北方沖において、Ｂ船と別の網船との間のまき網から漁獲物を積み込む作業中、漁獲物の入った本件網をデリック装置で右舷方斜め下から吊り上げた際、ブームが折損したことから、ブームの頂部が、右舷船首方のＢ船の右舷船尾に落下して甲板員Ｂの左腕に当たり、甲板員Ｂが負傷したものと考えられる。</p> <p>ブームは、薄肉の配管用鋼管を使って作られており、ブームの強度を超える過大な荷重がかかって折損した可能性があると考えられるが、詳細を明らかにすることはできなかった。</p> |
| <b>原因</b>                                                  | <p>本事故は、Ａ船が、八戸港北方沖において、Ｂ船と別の網船との間のまき網から漁獲物を積み込む作業中、漁獲物の入った本件網をデリック装置で右舷方斜め下から吊り上げた際、ブームが折損したため、ブームの頂部が、右舷船首方のＢ船の右舷船尾に落下して甲板員Ｂの左腕に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>                                                                                                                                           |
| <b>参考</b>                                                  | <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・使用するデリック装置の制限荷重、ブームの仰角範囲及び旋回角度の使用条件を確認すること。</li> </ul>                                                                                                                                                              |